

大运河与长城：中华古代文明的双子星座

王健



中国大运河与万里长城齐名，堪称中华古代文明瑰宝中的双子星座。作为中国古代统一国家综合国力水平代表的两大世界级人类伟大工程，迄今仍然以其蜿蜒深邃、龙腾虎跃的“人”字形象，镶嵌在华夏大地上。作为中华民族伟大的物质和精神文化遗产，将与我们的国家和民族一样永世长存！

但是如果有人要问，大运河与长城，谁更伟大？很难回答。

长城早在1987年就成为中国申报的第一批世界文化遗产之首，列入世界文化遗产名录，而大运河，则仍然在为2014年申报世界文化遗产而努力。造成这种状况，有内因也有外因，内因是因为作为活着的运河，大运河不断被升级改造，发挥着现实的航运、输水、灌溉等功能，历史与现实的共存，让人们暂时忽略了大运河作为历史遗产的价值，一直没有将其视为文物或文化遗产。外因是，国际上对于像丝绸之路、大运河这样长距离的线形文化遗址遗迹，以什么样的形式申报，整个还是拆零，选择有代表性的遗址、遗迹还是作为一个不可分割的整体看待，认识还没有统一，故没有颁发申报许可证。

万里长城与大运河自古名扬中华，但在知名度和受敬仰程度方面，近代以来，长城远超大运河。其实，作为一种历史遗产，长城也曾几度默默无闻，极不受重视，甚至饱受痛斥。据《史记·秦始皇本纪》，秦统一后，没有与民休养生息，而是对内大兴土木，造宫殿、建园林、开驰道、修陵墓，耗费大量民脂民膏；对外继续向外扩张，形成了庞大的帝国疆域。秦始皇忌憚“亡秦者胡也”之语，命蒙恬率三十万大军“北击胡，略取河内地”。此胡人即北方草原上的东胡与匈奴。东胡被匈奴打败后，秦朝的威胁主要来自匈奴。“筑长城及南越地”“自榆中并河以东，属之阴山，以为四十四县，城上为塞，又使蒙恬渡河取高阙、阳山、北假中，筑亭障以逐戎人。”为筑长城，征发数十万青壮年劳力，沉重的兵役、徭役和赋税让多少人家破人亡，妻离子散。终于，爆发了中国历史上第一次全国性的人民大起义，迅猛之势，使秦朝统治顷刻瓦解，只二世便灭亡，成为大帝短寿夭的典型。《孟姜女哭长城》世代传颂——一位女子竟然感动上苍，哭倒长城，秦始皇的暴君形象不亚于典籍，连带着长城也以负面形象充斥舞台。

下面的故事可以看出清朝对长城的冷漠态度。1793年，正值清朝乾隆皇帝晚年，英国特使马戛尔尼受英王之命，以给乾隆祝贺八十寿辰为由，率领一个庞大的使团来华，目的是要求允许自由通商，以打开中国神秘的大门。英国特使被安排前往承德避暑山庄觐见乾隆皇帝，往返途中都要经过长城关口。在路过古北口城隘时，英国特使为长城的雄姿所震撼，写下这样的文字：从古北口前就可看到“万里长城已蜿蜒相望，就车中观之，前、左、右三方景色极佳，而气象之雄厚磅礴，尤为吾毕生所未见”。来自英伦的洋人们由衷惊叹长城工程的宏伟：“全世界各种有名工程虽合于一处，决不能与此中国长城之工程相敌。”同时，他们也注意到长城的衰败：“惜历年已久，毁坏者居其大半，似中国人不甚重视之者，亦有数处颇完好，似近日曾加以修理。”然而，随行的清朝官员颇不以为然，对经常穿梭于长城内外的人们来说，此种景观已经司空见惯，并无神奇之处。这正是因为“不识庐山真面目，只缘身在此山中”。二是从未出过国门的他们，完全不了解世界，更不知道远在“荒蛮之地”的夷狄还有什么工程可言，故难有比较认识，也无自家情怀可言。

长城初始何时？西周末年相传有“幽王烽火戏诸侯”故事，长城与烽火台似乎已经出现。春秋战国时期，秦、赵、燕、楚、齐、魏等国都曾建造长城以保护疆域，这其中，诸侯国间的长城，应属于内长城，秦统一后毁坏或遗弃。诸

侯国为防范北方东胡、匈奴等游牧民族而建造的长城，实即“外长城”，即今万里长城之伊始。与草原游牧地带接壤的秦、赵、燕三国长城起着抵御游牧强敌进攻的屏障作用而尤其重要。秦统一后，将原三国长城修缮、连接，形成了东到辽东，西至临洮，经过河北、内蒙、宁夏、甘肃境内，绵延万里的秦朝长城。其后汉代继续修缮长城，并向西北延伸，直到河西走廊尽头。魏晋南北朝时期，匈奴、柔然、鲜卑等游牧民族纷纷南下，中原疆域内缩，汉中中原者纷纷在山西、河北等地建造长城守御，形成新的“内长城”。长城再一次大规模的兴建是在明朝，这次工程，充分利用了历史上内外长城遗迹，采用砖石材料，构筑了东起山海关（实际至鸭绿江口与朝鲜半岛接壤处）、西至嘉峪关的万里明长城，设置九边重镇戍守。先防蒙古，后御女真。清朝在入关（山海关）前一直重视长城为畏途，进攻中多次受到长城阻挡，吃过苦头。但入关定都北京后，历经康乾盛世，文治武功达到顶峰，清朝已是一个横跨长城内外、大漠南北的庞大帝国，无需像明朝那样视长城为生命线，精心呵护，重兵固守。长城渐渐被遗忘废弃，故“想此城仅为历史上一种成绩，无关国势，故人人不复注意之也”。

长城形象的重塑与升华是在近代。近代以来外国侵略、边疆危机、民族危亡在20世纪30年代达到最危险的关头，面对外敌入侵，强占东北，蚕食内蒙、热河，逾越长城，华北危急！北平危急！作为1933年抗战战场的长城，独石口、古北口、喜峰口、冷口等隘口已经成为阻挡外来进攻北平的最后屏障，二十九军大刀队夜袭喜峰口敌军，取得杀死杀伤500日军的空前胜利，这也是长城抗战的唯一一次大捷，捷报传来，举国振奋。《大刀向鬼子们的头上砍去》，长城由此上升为挽救民族危亡、体现中华民族不屈不挠精神的象征。1935年，田汉作词、聂耳作曲，反映投笔从戎，奔赴抗战前线的电影《风云儿女》的主题歌《义勇军进行曲》应运而生：“起来！不愿做奴隶的人们！用我们的血肉筑成我们新的长城！中华民族到了最危险的时候，每个人被迫着发出最后的吼声。起来！起来！起来！我们万众一心，冒着敌人的炮火，前进！冒着敌人的炮火，前进！前进！进！”唤起中国人的抗战激情，筑成祖国新长城的歌曲成为挽救民族危亡、救国图强的最强音。1949年，《义勇军进行曲》成为新中国的代国歌，1982年原歌词曲成为正式国歌，2004年写入宪法。

也是在1935年，毛泽东在长征途中翻越宁夏六盘山时吟诵的《清平乐·六盘山》诗词中，抒发了“不到长城非好汉，屈指行程二万。今日长缨在手，何时缚住苍龙？”的豪情壮志，将红军史诗般的艰难困苦的二万五千里长征之目的，与攀登长城抗战御敌、夺取全国政权的目巧妙结合，使红军的英雄主义气概，远大抱负与长城的气壮山河、雄伟不屈的形象融为一体，1949年后，随着这首词的家喻户晓，长城又成了英雄主义的象征，其形象不断升华。从此，对长城的顶礼膜拜可以让每一个爱国的中国人热血沸腾、激情澎湃，自然而然上升为国家、民族的崇拜对象。

虽然如此，除了山海关（榆关）、八达岭等几个著名关隘得到修复和保护，漫长线路上的长城在自然或人为的损坏下支离破碎，其衰败仍在持续。这种状况的根本改变是在改革开放之后，1984年邓小平题词：“爱我中华，修我长城”。长城得到保护、修缮。1985年12月12日，中国加入联合国《保护世界自然遗产公约》（1972年巴黎通过），1987年作为第一批申报世界文化遗产的5项中国遗产（长城、故宫、莫高窟、秦始皇陵、周口店“北京人”遗址）之首，长城被列入世界文化遗产。这应是近代以来，长城

由历史上升到“神话”的演变过程。

与长城直接抵御外来侵略、保家卫国的作用不同，大运河在中国历史上主要是运输功能，漕运都城、维护统治，起着沟通各地区、各民族之间联系的作用。对大运河，虽然古代有像《开河记》那样非议隋炀帝开凿通济渠给人民带来巨大牺牲，痛斥其目的为搜刮江南财富，乘巨舟沿运河下江都，为满足个人荒淫腐朽生活，玩弄美女，品尝琼花的作品，但后人对于大运河的评价是客观公正的，无论是古人还是今人，无论是学术界，还是文学界都充分肯定其开凿大运河的历史功绩。这以唐朝诗人皮日休的《汴河怀古》为代表。“尽道隋亡为此河，至今千里赖通波。若无水殿龙舟事，共禹论功不较多。”但是，大运河的形象，多是河道码头变迁，水路运输，有的是帝王将相及达官贵人画舫游船，文人墨客的柔情诗篇，来往行旅的风情记述，反映的是沿岸枕河人家、小桥流水，古镇古村的民俗风情，沿岸城市的各色物产土贡，商铺客栈的喧闹交易。平静的河水，定时启闭的船闸，客棧、酒家的歌舞曲乐……唯有长城那样的豪放与野性，大漠孤烟、金戈铁马、战死疆场、马革裹尸，也很难让人切身感受到大运河与国家、民族命运的直接攸关。很难激发人们的爱国主义与英雄情怀。自然也缺乏像长城那样上升为国家、民族崇拜的内外因素，那样受到人们顶礼膜拜。

《左传》鲁哀公九年（公元前486年）所记载的吴王夫差“城郢，沟通江淮”，是目前可靠的文献记载的大运河最早的开凿记载，距今有2500年的历史。隋代之前，运河多是沟通自然河流而成，以区域性运输为主。隋代则建立了以洛阳为中心的全国统一的大运河系统，由此上升为国家水道。唐中后期至北宋，先后以洛阳、开封为中心的运河体系，尤其以汴河—邳沟—长江—江南运河漕运最为重要，东南财富输送到都城的数量逐步增加，逐渐成为支撑强大中原王朝的经济生命线。元代以北京为都城，开凿了山东以北的运河，形成了以北京、杭州为端点的京杭大运河。明清仍定都北京，经济上主要依赖东南漕运，大运河受到空前重视。为维持大运河畅通，每年投入巨额银两，不惜扭曲以“善淤、善决、善改道”著称的黄河河性，让这条桀骜不驯的大河改道让路，从东南夺泗夺淮入海，让京杭大运河顺利通过山东济宁至临清的会通河段，以达到“挽黄保运”的目的。数百年间，集万千宠爱于一身的大运河真正成了中央王朝的生命水道、黄金水道。每年数千艘漕船，载运数百万石漕粮，结帮北上，蜿蜒穿梭于长江、淮河、黄河、海河之间，艰难航行在北方旱地的闸坝上下。然而，近代以后大运河命运多舛，1855年因黄河改道而中断，此后因内忧外患而始终无法恢复。1949年后经多次大规模整治，山东济宁以南至杭州实现通航，继续发挥水运交通、水利等经济性、综合性功能，但济宁以北运河淤塞断流，多数河道已经难寻踪迹。大运河的历史地位与象征意义也再难与长城相匹。近年来，由于南水北调东线一期工

程的实施，大运河文物保护全面开展，大运河申遗提上议事日程，大运河越来越受到人们的重视，中华古代文明双子星座的地位重新确立。

其实，在古代，大运河可能比长城更早名扬海外。大运河早就成为中外文化交流的通道，海上丝绸之路的大陆延伸。唐朝年间，日本遣唐使、高僧等沿运河到达大唐长安。唐时日本高僧圆仁，北宋神宗年间日本僧人成寻，都曾沿大运河旅行，留下了《入唐求法巡礼行记》、《参天台五台山记》这样的珍贵文献，对唐宋运河有完整、详细的记录。元代马可·波罗曾在运河城市扬州、杭州任官、生活。明代朝鲜使者在《漂海录》中亦有在京杭大运河上旅行的记载。有研究者对于元代在中国生活达17年，曾奔波于长城外草原上都和大都（北京）间的意大利旅行家马可·波罗竟然在其游记中没有提到长城而深表不解，甚至怀疑其所述行记的真实性。其实，古代“中国与草原之间的经济差异并没有形成政治上的隔绝。虽然费了很大的力气将长城造起来，边疆却从来没有一条绝对的界线。就地理、经济、政治等方面而言，它是一个过渡地带，广狭不一。”到了成吉思汗统一蒙古，建立了一个横跨亚欧的庞大帝国，根本不需要长城这样的国防设施。金人曾在草原上开挖深沟壕堑以阻止蒙古铁骑，但仍难阻挡蒙古兵南下。忽必烈建立跨越大漠、长城南北的元朝，更早的长城早就衰败不堪，大部分线路仅遗留断垣残壁，或隐匿于山峦丛林，或消失在沙漠戈壁之中，当时马可·波罗可能没有看到。

今天所看到的雄伟壮观的万里长城，主要是明朝的杰作。明成祖朱棣迁都北京之后，防御被驱逐出中原的蒙古势力仍然是国防的重中之重。明朝大规模重新建筑了砖石材料的万里长城作为防御被逐出中原的蒙古骑兵的屏障。但是，对中原王朝来说，长城既是防御草原民族进攻的军事要塞和禁地，也是限制长城两边人民往来的桎梏。“长城可以说是国家要稳定连续的一种努力，用以限制汉族活动范围，并隔绝草原民族。”古长城南北的今内蒙古、河北地区已经包括在大清王朝的疆域之内，长城已经基本丧失了军事防御功能。但依然被作为草原与农耕的分隔带而成为禁区，具有神秘性和封闭性。这或可能限制了人们对长城的了解。尤其是对拥有“奇技异巧”特别是先进火器的洋人，始终保持“防备之心”。

作为防御性的军事工程，长城在抵御外来强敌的同时，也限制自己人民的向外发展。“因为汉族过于深入草原环境时，就会与中国分离。相反，在南方，无论怎样发展，汉族都不会与中国分离，也只能为中国增加新的土地。”换言之，在很多时候，长城既抵御了草原民族的进攻，也阻挡了中原农耕民族的北上，两种文化在长城一线达到暂时的平衡。还在另一些时候，这种平衡被冲突、战争所打破，这里更多的是游牧民族的南下，民族间的文化交流与融合在剧

烈的碰撞中进行。

作为古代通航南北的交通水运线路、今天的线形文化遗产，大运河则始终是对外开放的。大运河由此也是古代中外文化交流的桥梁通道。隋唐北宋南北大运河上的洛阳、开封、扬州，京杭大运河上的杭州、苏州太仓刘家港、镇江等城市都曾是重要的外贸港口，日本遣唐使、学问僧，朝鲜半岛使者、商人，伊斯兰教徒和阿拉伯商人、元代意大利使者马可·波罗、明代时苏禄国王、意大利传教士利玛窦、清乾隆时英国使臣马戛尔尼、副使斯当东等，都曾经在运河上留下足迹。《马可·波罗行记》中，记载了他从大都南下，经常沿运河而行，到今江苏境内后，一直沿着大运河到达杭州。书中在谈到长江边扬州所属的瓜洲时，才正式使用了“运河”一词。这应是最早明确、真实、完整地记载大运河的西方著作。马戛尔尼一行还被指定从通州上船，沿大运河南下，至杭州后经由浙、赣水陆路兼程返回广东，而不允许英国军舰再次北上到天津大沽口来迎接使团回国，即不能按来时的线路返回。这样，既可以防备英舰借口北上，威胁天津，也可以安全“礼送”英人从指定的广州出境，不失大清闭关制度的尊严。虽然这种闭关自守的愚昧做法是那样无知可笑，近50年后，英国人借助鸦片打开中国大门，当年副使斯当东随行的儿子小斯当东作为下院议员，成了鼓动批准对华战争的主要人物。结果已经众所周知，大清王朝为自大、保守、封闭吞下恶果。

中国古代的线形伟大工程并非只有长城和大运河两项，有学者指出，横亘中东部的千里黄河故道、东部沿海的海塘，足以与长城相媲美。作为“水上长城”，黄河故道“无论从工程技术的复杂性，还是从历史上累计投资来看，都远远超过了万里长城”；而作为“海上长城”，“经过世代代坚持不懈的经营，在绵长的海岸线上修建了数千公里的海塘。它逶迤雄伟，横亘海疆，同万里长城、京杭运河一起，被称为中国古代的三大工程。”

当然，黄河故道和海塘这两大工程，一个已经成为故道（废黄河），一个地处海疆，远离人们的现实生活，从历史文化遗产数量、价值、现状的现实意义、功能及与国家民族生存攸关程度考察，其价值和影响力远不如长城与运河。但我们仍然不能忽略这两大工程在中国古代科技史上的地位，其在水利、建筑、工程、管理等科学技术上的复杂性、先进性、难度，中央政府的重视程度和巨大投资，对民族、国家发展的影响等，都值得研究、发掘和宣扬，未来都可以作为世界文化遗产申报，使之成为人类共同的文化遗产而不至于被湮没和毁灭。大运河是唯一可以将这几大线形伟大工程串联起来的伟大工程，大运河申报世界文化遗产也将为其提供宝贵的经验和借鉴。

（作者系江苏省社科院研究员）

漕运与天津之生成探微

经纬

略意味的“寨”孕育了天津城最早的聚落形态。在随后的岁月里，随着金中都对南方漕粮的依赖越来越大，直沽寨的地位越来越重要，渐次超越了都统和副都统，统兵多达万人。直沽寨因为漕运和继续扩大而日益成长，并逐渐完成着一个从量变到质变的城市诞生过程。

天津古老相传，“先有大直沽，后有天津城”。元灭金后，定都燕京，改名大都，确立了全国最高的政治中心地位，但它更需要南方富庶之地的滋养，而且胃口越来越大。如此，作为漕运咽喉要道的直沽寨自然要庞大其规模，增长其容量。“晓日三汉口，连墙集万艘”，由此可见其当时的盛况。于是，军事性的“寨”开始了向商业性城镇渐变。元人张翥曾经写道：“一日粮船到直沽，吴棹叠布满街衢”，可见，元代漕船在向京都运粮过程中，顺便夹带着“吴棹布”到直沽买卖，催生了直沽商业的发达，进而抬升了直沽的政治地位。元祐三年（1316），改直沽为海津镇，派重兵把守。但元帝国终究没能守住直沽，明将徐达正是经由直沽攻克大都，结束了元朝的统治。

由元入明之后，江山易手，但海津镇则获得了又一次更大的发展契机，基本上形成了今日天津的城市规模，而这一次同样也是拜运河漕运所赐。燕王朱棣在“清君侧”建文帝帝而代之期间，改“海津”为“天津”，意喻自己帝南征必将登上九五之尊之位，南征得胜后，使他对天津的重要性有了更深刻的认识，遂设置天津卫和天津右卫，又将属于山东护司的青州左护卫改为天津右卫。天津三卫的设置说明朱棣洞察到天津对于京都的战略价值。其时，

天津城也开始修筑，历时一年，形成了东西长南北短，形状呈矩形的“算盘城”，城内主要驻守卫军，但由于是南粮北运的漕运通道，却滋养着天津的繁华。

在明清时期，南粮北运成为整个封建王朝的命脉所在，随着运量规模日益扩大，运送成本日益提高，政府就设计出“以漕养漕”的管理办法，即允许随船军士通过运粮官船搭载一些当地物产进行私人贩卖，名之为“土宜”。“土宜”一开，南方的酒、面、花草、朱木、器皿等等货物随运粮漕军涌至天津，官兵交送官粮之后便将这些货物卸在天津贩卖，而后又将汇集在天津的北方特产随漕船带至南方，如此往返，天津不“火”也难。在明中后期，天津因这种官船搭运的贸易形式迅速成为内陆地区最大的贸易口岸。商贾云集，日进万金，影响所及，不仅南北商人汇集于此，而且也引来了外商来此淘金。诗人李东阳又言：“玉帛都来万国朝，梯航南去接天遥，永年市远晨分集，两岸河平夜退潮”，足可见其商业活力。

充沛的商业活力在当时的天津城中形成繁荣的商业空间，其东门外一带，因傍临海河，是海河入津的要道，加之附近的天后宫长期以来是南来北往的人们上香祈福、欢会娱神的所在，因此成为商业贸易的中心之一；北门外一带，因有大道通京都，又是南北运河交汇之地，便成为当时粮商巨贾们盘踞的据点，这两地从明代到清朝，虽经朝代更替，但繁华依旧，究其原因则是因运河漕运所带来的无数商机激发而成。

（作者单位：江南大学人文学院）